

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL ET CONCURRENCE AUX GRANDES COMPAGNIES DANS LES ANNÉES 1870 :

SIMON PHILIPPART ET L'ORLÉANS À ROUEN

PAR

JEAN-MICHEL THÉODORE

INTRODUCTION

L'origine du chemin de fer d'Orléans à Rouen se confond avec celle des réseaux routier et ferroviaire : la souplesse de l'un associe radiales et transversales, la rigidité de l'autre privilégie Paris. La révolution provoquée par les chemins de fer inquiète les intérêts qui s'en trouvent écartés, et la commodité des centres privilégiés réclame des aménagements. Ce sont les conventions de 1859 et la loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local. Par un double détournement, l'appropriation du réseau alimente le mythe du partage de la France par le comité des six grandes compagnies monopolistes, et la décentralisation au profit des conseils généraux excite l'esprit de compétition. Attiré par les subventions, les spéculations sur l'épargne et les bénéfices sur les marchés à forfait, Simon Philippart va transformer un projet de ligne viable au point de le rendre méconnaissable.

SOURCES

Aux Archives nationales sont déposés dans II AQ 1 à 8 les dossiers de construction de la ligne d'Orléans à Rouen et dans II AQ 25* à 27* les registres relatifs à l'exploitation (2 octobre 1872-10 avril 1874). Les procès-verbaux du conseil d'administration (1869-1877) se trouvent dans 72 AQ 1, ceux des assem-

blées générales (1869-1876) dans 72 AQ 2, et les bilans (1871-1875) dans 65 AQ E 539 (1 à 5). Les rapports du ministère avec les quatre départements intéressés sont réunis dans F¹⁴ 15100 et 15101 (Eure), 15102 (Eure-et-Loir), 15120 (Loiret), 15151 et 15152 (Seine-Inférieure). On a également consulté les séries N et S des Archives départementales, de l'Eure, d'Eure-et-Loir, du Loiret et de la Seine-Maritime. Enfin, les statuts de la Société sont déposés chez Maître Dufour, à Paris.

PREMIÈRE PARTIE

DU PROJET DE GRANDE LIGNE AUX CHEMINS D'INTÉRÊT LOCAL (1860-1868)

L'ingénieur Vauthier présente en 1862 l'avant-projet d'une ligne directe d'Orléans à Louviers (170 km) par Chartres, Dreux et Évreux. Le colonel Poggi la demande en concession en juillet 1864, sans subvention. L'unanimité en faveur de ce chemin de fer se mesure aux compétitions locales : querelle de l'Eure et de l'Iton, oppositions au tracé direct, compétition d'Alençon. Les villes d'Elbeuf et de Rouen soutiennent, lors des enquêtes de 1864, véritable acte de naissance de l'Orléans à Rouen, le prolongement au-delà de Louviers.

La loi du 12 juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local connaît ses premières applications dans l'Eure en 1866. Les grandes compagnies déçoivent le Loiret. La crise économique prive Poggi et ses concurrents de leurs appuis anglais. Poggi trouve un bailleur de fonds dans la Société anonyme belge de Chemins de fer et dans la loi de 1865 le moyen de relancer l'Orléans à Rouen comme d'intérêt local. A ce titre, il demande des subventions aux départements pour une concession qu'il demandait à l'État sans subvention. Poggi éliminé, départements et concessionnaires cultiveront l'ambiguïté : grande ligne d'intérêt général, tronçons d'intérêt local.

À Girard et Desroches, concessionnaires dans l'Eure (août 1867), l'Eure-et-Loir préfère Fresson, Gautray et les entrepreneurs belges, Van der Elst frères (février 1868). Fresson demande l'entrée dans le Loiret. Il échoue de peu dans la concession de la traversée de l'Eure par Évreux et la vallée de l'Iton. L'indécision du Loiret et l'incompréhension de conseillers généraux, touchant le point de raccordement au Paris-Orléans et l'infléchissement sur Patay ou Châteauneuf-en-Thimerais du tracé direct auquel tient Fresson, ajournent le décret en Eure-et-Loir.

Girard et Desroches entrent dans la société Tenré et Tarault, formée autour du Gisors à Pont-de-l'Arche avec les principaux conseillers généraux, le duc d'Albuféra et Pouyer-Quertier. Fresson se recommande, en vain, des banquiers Bischoffsheim et de Hirsch : concession définitive est faite à la société émanant du conseil général. L'Orléans à Rouen empruntera la vallée de l'Eure, un embranchement celle de l'Iton. Les villes d'Évreux et de Saint-André dénoncent l'illégalité de cette mesure qui les dépouille.

Le Loiret, pour être dispensé de subvention, fait campagne avec la Sarthe pour le classement d'intérêt général d'un Orléans et d'un Vierzon à la mer, concurrents de l'Orléans à Rouen, sur lequel il suspend sa décision. Boudet de Paris emporte le détour vers Châteauneuf, et le préfet, d'accord avec le préfet de l'Eure, prépare la déclaration d'utilité publique en Eure-et-Loir, en réservant le tracé au sud de Voves. Fresson s'associe le banquier lyonnais Delahante. Il envisage une fusion avec les compagnies de l'Eure qui se constituent définitivement.

DEUXIÈME PARTIE

PHILIPPART PREND EN MAINS L'ORLÉANS À ROUEN (1869-1871)

En avril 1869, Simon Philippart, président de la Compagnie des bassins houillers du Hainaut, s'engage à construire l'Orléans à Rouen. La Société générale d'exploitation exploite en Belgique un réseau de concurrence (plus de 600 km). Dans la composition des conseils d'administration de la Banque belge du commerce et de l'industrie, du Nord-Est français et du Lille à Valenciennes, apparaissent les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen. La formation de cette dernière est définitive le 27 novembre. Fresson et Compagnie apportent les concessions d'Eure-et-Loir et du Loiret, Philippart et les Bassins houillers ont la quasi-intégralité du capital de 4 000 000 francs, et l'entreprise générale à forfait, au prix de 150 000 francs par kilomètre.

Le décret du 1^{er} mai dans l'Eure appelle celui du 4 août en Eure-et-Loir. Concessionnaire en Seine-Inférieure (1868), Girard bénéficie de la faveur du préfet et du conseil général. Les villes d'Elbeuf et de Rouen refusent la communauté en gares de Saint-Aubin et de Rouen-Saint-Sever; elles réclament un tracé par Elbeuf et la rive gauche de la Seine, concurrent de l'Ouest. L'Orléans à Rouen émet 44 000 obligations.

En 1870, le Comité pour la section d'Elbeuf à Rouen passe une convention avec Villermont. Les enquêtes rejettent les tracés Girard par l'emprunt des voies de l'Ouest. La Compagnie des chemins de fer de l'Eure passe la main à la Compagnie d'Orléans à Châlons dans des conditions douteuses. Celle-ci se voit préférer la compagnie Philippart pour la concession sans subvention du deuxième réseau d'Eure-et-Loir. Ces 283 kilomètres n'ont encore pas d'existence légale, mais 88 000 obligations nouvelles sont émises. Une annonce donne en gage aux obligataires les tronçons amalgamés des deux compagnies, une autre rétablit partiellement la vérité. Girard porte plainte, le préfet suspend l'émission, le ministre fait rembourser les porteurs qui le demanderaient. Un procès renvoie Girard et Philippart dos à dos : la querelle des deux Orléans à Rouen est close.

La guerre de 1870 réduit la part des titres placés. Les troisièmes enquêtes en Seine-Inférieure, favorables à Villermont, sont interrompues. Un préfet d'Eure-et-Loir décide contre la basse ville de Chartres de concentrer les chemins

de fer départementaux dans la gare de l'Ouest. En pleins combats, les décrets d'utilité publique sont réclamés pour donner du travail aux populations. Philippart revend à l'État belge 607,5 kilomètres de lignes : la concurrence triomphe, les Bassins houillers ont frôlé la faillite.

En 1871, les quatrième enquêtes éliminent Girard en Seine-Inférieure. La République homologue la fusion de l'Eure avec l'Orléans à Châlons et décrète d'utilité publique les concessions de Philippart en Eure-et-Loir et Loiret. Le capital-actions passe à 10 000 000 francs.

La Seine-Inférieure concède à l'Orléans à Rouen la section d'Elbeuf à Rouen sans emprunt de l'Ouest et sans subvention. Le préfet de l'Eure passe avec la Compagnie une convention relative à trois chemins de fer d'intérêt local concédés dès 1870 à l'Orléans à Châlons. Cette Compagnie préférant lui affermer le réseau de l'Eure, 207 kilomètres pour 6 000 fr./km, Philippart contrôle la ligne entière d'Orléans à Rouen. Non content de cette mauvaise affaire, il se fait concéder le deuxième réseau de l'Eure sans subvention (260 km). La Seine-Inférieure et l'Eure se garantissent contre l'émission d'obligations nouvelles. Un comité de cinq membres dirige la Compagnie, dont Philippart est président, et dont les Bassins houillers du Hainaut ont l'entreprise générale. Or, « cette Société ne peut vivre; elle s'écrasera sous son propre poids dans un proche avenir ».

TROISIÈME PARTIE

L'EXPLOITATION :

FAILLITE DE LA CONCURRENCE

(1872-1877)

Le Cher et le Loiret préfèrent la Compagnie de Mieulle, qui promeut le chemin de Circonvallation et la ligne Méridienne, Paris-Barcelone par le Massif central en intérêt local. L'Orléans à Rouen se fait concéder le réseau du Centre-Ouest, les prolongements sur la Seine-et-Oise, la Seine-et-Marne et l'Aisne, concurrents de l'Orléans à Châlons, et rétrocéder par la Compagnie du Nord es chemins de l'Oise, maillons entre réseaux Philippart.

A la suite de traités avec l'Ouest et le P.-O., Orléans-Beaulieu puis Dreux est livré à l'exploitation, toute provisoire (octobre 1872-mai 1873). Les conditions du cahier des charges n'étant pas remplies, la réception définitive est refusée, et la Compagnie privée des dernières annuités des subventions et du retour des cautionnements. 132 000 obligations sont émises à Londres. Elbeuf-Rouen sans emprunt de l'Ouest et le deuxième réseau de l'Eure sont décrétés d'utilité publique (5 avril et 8 août 1873). Contestant ce réseau, qui lui aurait été imposé, et l'avis du Conseil d'État, qui la prive de subvention, la Compagnie cède aux

menaces, pour se réconcilier avec l'Eure contre les grandes Compagnies. L'Ouest est rendu responsable du déficit général de l'exploitation, l'État de la garantie d'intérêt et d'un nouveau décret sans subvention (21 novembre 1874).

Philippart croit trouver l'assise financière qui lui fait défaut dans le rachat réciproque de la Banque Franco-Austro-Hongroise et de la Banque Franco-Hollandaise (octobre 1874). La comptabilité de la Compagnie fait l'objet d'une saisie (1875). Elle encourt la déchéance : en Seine-Inférieure, le délai est prorogé; en Eure, l'Orléans à Châlons se rétracte au moment de signer l'accord sur le parachèvement des lignes; en Eure-et-Loir et Loiret, la réception définitive est refusée. La Compagnie et les préfets se menacent mutuellement de voies de droit.

Chartres-Auneau et Chartres-Brou, ouverts les 1^{er} avril et 26 mai 1876, la réception définitive en Loiret et l'aide du conseil général d'Eure-et-Loir à la Compagnie viennent au milieu des pourparlers, que supervisent Christophle et Franqueville : en dernier recours, l'Orléans à Rouen est offert aux grandes Compagnies. Le Nord et le P.-O. s'y prêtent, l'Ouest s'abstient. Le loyer dans l'Eure restant impayé, l'Orléans à Châlons obtient le séquestre. Le coupon des obligations du 1^{er} janvier 1877, malgré un emprunt de 10 000 000 francs au Comptoir d'escompte, ne peut être honoré par la Franco-Hollandaise et les Bassins houillers, qui sont mis en faillite les 2 et 6 janvier 1877. Le séquestre est généralisé, Philippart et Villermont résignent leur mandat, l'Orléans à Rouen est déclaré en faillite le 22 mars.

CONCLUSION

L'administration — Ponts et Chaussées et Conseil d'État — pratique un double jeu : si toutes les lignes finissent par être décrétées d'utilité publique, les subventions sont supprimées, et dès 1873 l'emploi des 4/5 du capital-actions doit précéder l'usage du capital-obligations. La compagnie exploitante se condamne, à moins de revendre à temps des lignes sans trafic, demandées sans subvention ou affermées à un prix supérieur au produit brut. La tentative de Philippart pour pallier l'abandon de la grande banque par un établissement financier à son service se retourne contre lui : la Franco-Hollandaise est un gouffre, où périssent les avoirs des compagnies Philippart. La Compagnie de l'Ouest, sans jamais être vraiment concurrencée, profite de la concurrence entre Orléans à Rouen et Orléans à Châlons. Par son attentisme, elle contribue à la faillite de la compagnie locale. Si l'Ouest ne veut pas même reprendre leurs lignes, les notables locaux ont obtenu ce qu'ils voulaient. Qu'importent les moyens, Philippart a servi d'instrument.

